Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8027**
14. Wahlperiode 22. 01. 2002

Antrag

der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Dr. Ditmar Staffelt, Dr. Axel Berg, Dr. Peter Eckardt, Hubertus Heil, Rolf Hempelmann, Jelena Hoffmann (Chemnitz), Dr. Uwe Jens, Volker Jung (Düsseldorf), Werner Labsch, Christian Lange (Backnang), Lothar Mark, Christian Müller (Zittau), Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Albrecht Papenroth, Dr. Carola Reimann, Birgit Roth (Speyer), Thomas Sauer, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Bodo Seidenthal, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Wieland Sorge, Wolfgang Weiermann, Dr. Rainer Wend, Dr. Norbert Wieczorek, Klaus Wiesehügel, Engelbert Wistuba, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Werner Schulz (Leipzig), Hans-Josef Fell, Andrea Fischer (Berlin), Michaele Hustedt, Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nationales Luftfahrtforschungsprogramm fortsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Antrag der Koalitionsfraktionen „Förderung der Luftfahrttechnologie“, (Bundestagsdrucksache 14/395 vom 22. Februar 1999) das Luftfahrtforschungsprogramm 1999 bis 2002 entscheidend bestimmt. Die Produktionsentscheidungen für den Airbus A380, von dem wesentliche Workshare-Anteile für den Standort Deutschland gewonnen werden konnten, zeigen, dass es richtig war, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtindustrie auch national in den technologieintensiven Bereichen weiter auszubauen und die Voraussetzungen für den Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten unabhängig von der Standortentscheidung für den Megaliner zu schaffen.

Der Ausbau der zivilen Luftfahrtindustrie schafft mehr Unabhängigkeit von militärischen Aufträgen, sichert die Innovationsfähigkeit der deutschen und der europäischen Industrie im weltweiten Wettbewerb und schafft zukunftssichere qualifizierte Arbeitsplätze in einer bedeutenden Wachstumsbranche.

Der Deutsche Bundestag nimmt anerkennend zur Kenntnis, dass die Endmontage des A380 in Norddeutschland den Luftfahrt- und High-Tech-Standort Deutschland weiter aufwertet, Signalwirkung für Zulieferbetriebe hat und neue Impulse für Forschung, Lehre und Ausbildung in der Luftfahrttechnik mit sich bringt. Die Entscheidung, das Seitenleitwerk in CFK-Technik ebenfalls in Norddeutschland zu bauen, hat dem CFK-Forschungszentrum Auftrieb gegeben. Etwa 4 000 neue Arbeitsplätze werden allein durch die neuen A380-Kapazitäten geschaffen, darunter auch eine größere Zahl in den neuen Bundesländern. Zugleich entstehen damit neue Berufsperspektiven für Studenten ingenieurwissenschaftlicher und technischer Studiengänge, aber auch für Mechaniker und Ingenieure im Entwicklungsprogramm- und Produktionsbereich. Neue Qualifizie-

rungsprogramme, die in Kooperation von Industrie, Arbeitsämtern, Bund und Ländern entwickelt werden, stärken Innovation und Kreativität moderner Ausbildungsverbünde. Aber: Auf diesen Erfolgen können wir uns nicht ausruhen.

Der Luftfahrtstandort Deutschland muss – gerade im Hinblick auf Frankreich und Großbritannien, die ihre nationale Luftfahrtforschung jährlich mit 50 Mio. Euro auch weiterhin fördern – als starker Partner in der europäischen Luftfahrtindustrie kontinuierlich weiter gesichert werden. Die hervorragenden Eigenleistungen der Unternehmen in Luft- und Raumfahrt müssen in Deutschland durch öffentliche Mittel vergleichbar unterstützt werden.

Die aktuellen Entwicklungen machen neue Schwerpunkte erforderlich, bei denen insbesondere nationale und europäische Forschungsbemühungen harmonisiert werden müssen, um größtmögliche Erfolge zu erzielen.

Das 6. EU-Rahmenprogramm Forschung wird ableitbar aus den Beschlüssen des Ministerrates und des Europäischen Parlaments und soll vor allem in folgenden Bereichen Akzente setzen:

– Zunahme der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union bei der zivilen Luftfahrt,
– Verringerung des Umwelteinflusses der Luftfahrt (Schadstoffe, Klimagase, Lärm),
– Erhöhung der Flugsicherheit.

Gerade bei der Luftfahrtforschung geht es um

– die Verwirklichung des Europäischen Forschungsraums,
– die Vernetzung von Spitzenforschungseinrichtungen und
– gesellschaftsbezogene Forschungsthemen.

Andererseits sollen neue Förderinstrumente für integrierte Projekte, für Exzellenznetze und für die Beteiligung der Kommission an gemeinsamen Programmen verschiedener Mitgliedstaaten nach Artikel 169 EWG-Vertrag angewendet werden.

- Dem Flugverkehr werden mittel- und langfristig weiterhin kräftige Zuwachsraten prognostiziert. Der Ausstoß von Treibhausgasen im Flugverkehr wird damit in den nächsten Jahrzehnten zu einem der wichtigsten Schwerpunkte der globalen Klimaschutzpolitik werden. Hier spielt die Entwicklung von effizienten Triebwerken sowie von klimaneutralen Treibstoffen eine entscheidende Rolle. Alternativen zum Kraftstoff Öl sind – insbesondere wegen seiner begrenzten Verfügbarkeit – besonders wichtig.
- Nach dem 11. September 2001 haben Sicherheitsfragen im Flugverkehr eine völlig neue Bedeutung und ein deutlich größeres Gewicht bekommen.

  Im Rahmen des Anschlussprogramms Luftfahrtforschung muss die weitere Verbesserung der Flugsicherheit neben den Energie- und Umweltfragen entscheidendes Förderkriterium sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Anschluss an das laufende Programm ein Luftfahrtforschungsprogramm vorzubereiten, das in Abstimmung mit allen am Luftverkehr Beteiligten, darunter auch den Betreibern der Flughafentechnik, bis zum Sommer 2002 vorgelegt werden kann und folgende Schwerpunkte mit enthalten sollte:

- Umweltschonung:

  1. Senkung des Treibstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen um 50 % gegenüber 2000, Senkung der NO_X-Emissionen um 80 % bezogen auf CAEP2.

2. Entwicklung lärmarmer Luftfahrzeuge zur Begrenzung der Lärmbelastungen im Flughafenbereich und zur Senkung sowohl des Dauerschallpegels als auch der einzelnen Lärmereignisse in nahe gelegenen Wohnbereichen.
3. Entwicklung von Alternativen zu klima- und luftchemiewirksamen Brennstoffen. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten an alternativen Treibstoffen (Wasserstoff aus erneuerbaren Energien, Treibstoffe aus Biomasse).

- Verkehrswachstum:

  Der Flugverkehr ist in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Dazu bedarf es verkehrs- und sozialwissenschaftlicher Forschung mit dem Ziel, mögliche Alternativen weiterzuentwickeln und mit dem Luftverkehr sinnvoll zu verknüpfen. Die effizientere Nutzung des Luftraumes ist ein weiterer Schwerpunkt, damit Umwege und Warteschleifen vermieden werden können.

- Sicherheit:

  Entwicklung weitergehender Optionen zur Verbesserung der Flugverkehrssicherheit, in den Flughäfen und beim Fluggerät; manipulationssichere Flugführung und -regelung;

  Zusammenführung der Elemente Flugsicherung, Flugführung, sicherheitsrelevante Bord- und Bodensysteme sowie Berücksichtigung behördlicher Vorschriften und Zulassungsstandards;

  weitere Senkung der Flugunfallrate bis 2020 um 80 % gegenüber 2000.

- Wirtschaftlichkeit:

  Unterstützung bei der Entwicklung unternehmensübergreifender Entwicklungs-, Fertigungs- und Wartungskonzepte,

  Reduzierung der Entwicklungszeiten und -kosten bis 2010 um 20 bis 30 %,

  Senkung der Fertigungs- und Wartungskosten bis 2010 um 20 bis 30 %.

- Innovative Luftfahrttechnologien:

  Unterstützung der Entwicklung innovativer Technologien wie z. B. der Luftschifftechnologie, bei der Deutschland gerade die Chance hat, Weltmarktführer zu werden.

- Entsprechend der Empfehlung des Berichtes der High-Level-Group und in Übereinstimmung mit dem Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz vom 22./23. November 2001 wird die Bundesregierung aufgefordert, im Rahmen der finanzpolitischen Leitlinien eine angemessene jährliche Bundesförderung für die Laufzeit des Programms sicherzustellen.

Das Luftfahrtforschungsprogramm soll

- die Position deutscher Unternehmen und Forschungseinrichtungen im weltweiten Kompetenzwettbewerb weiter stärken,
- qualifizierte Partnerschaften in europäischen und internationalen Kooperationen ermöglichen,
- Beteiligungsvoraussetzungen für EU-Projekte nach Artikel 169 EWG-Vertrag schaffen.

Berlin, den 22. Januar 2002

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333